



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 039 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 29 mai 2012

Président

M. Merv Tweed

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 29 mai 2012

•(0850)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bienvenue à tous. Il s'agit de la 39^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous allons commencer par nos travaux.

Lorsque nous avons quitté la dernière réunion, nous étions saisis d'une motion présentée par Mme Michaud pour laquelle Mme Chow avait proposé l'amendement suivant: « que la motion soit modifiée par suppression des mots “et obtiennent l'aval des gouvernements municipal et provincial avant d'envisager officiellement la construction d'un nouvel aéroport” ».

J'avais une liste d'intervenants: M. Aubin, suivi de M. Poilievre. M. Coderre a été le dernier à intervenir, et je cède donc la parole à M. Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, monsieur le président.

J'essaierai d'être bref pour pouvoir profiter de nos invités le plus longtemps possible.

Dès le départ, j'aimerais vous parler de ce qui est problématique, pour moi. Une chose qu'on entend souvent et qu'on a encore entendue à notre dernière réunion, c'est la rapidité avec laquelle on voulait se débarrasser de la motion sous prétexte que cela freinerait le développement économique.

Rien, ni dans l'amendement ni dans la motion, ne vient mettre des conditions qui freineraient le développement économique dans quelque région du Canada que ce soit. En fait, ce qu'on recherche avec la motion et l'amendement, c'est plutôt d'harmoniser les différents secteurs de la vie citoyenne. Bien que la vie économique soit importante, ce n'est pas le seul critère qui fait la qualité de vie d'un citoyen d'une région.

À quoi bon investir dans des plans d'urbanisme et des infrastructures qui prévoient des plans d'aménagement du territoire si, toutes les fois, un joueur peut, à lui seul, contrecarrer les efforts de tous? C'est vraiment ça, l'objet de la motion dont nous débattons ce matin. Un arrêt de la Cour suprême a d'ailleurs déjà accordé la primauté à la législation fédérale sur la Loi sur la protection du territoire agricole au Québec.

Les pistes d'atterrissage sont rarement construites en montagne. Par conséquent, on empiète constamment sur des terres potentiellement agricoles qui sont de moins en moins nombreuses alors qu'elles doivent nourrir une population de plus en plus nombreuse. On a beau faire des miracles pour multiplier ou intensifier la production agricole, il reste que les terres agricoles doivent être protégées.

Tous les terrains plats ne sont pas nécessairement des terres agricoles. À notre avis, il est essentiel de respecter les différentes

législatures, les différents paliers de gouvernement, soit les paliers municipal, provincial et fédéral. Ces paliers de gouvernement devraient harmoniser leurs lois afin qu'il y ait un développement économique intéressant et de permettre à chacun des secteurs d'activité de se développer.

Le maire de ma ville ne serait peut-être pas très fier si je qualifiais Trois-Rivières de petite ville. Il s'agit tout de même d'une grande ville qui compte entre 125 000 et 135 000 habitants, qui a un aéroport et où il y a un développement aérospatial important. On a fêté justement cette fin de semaine le 50^e anniversaire de l'aéroport de Trois-Rivières. Il y a eu une activité portes ouvertes chez Aviatech, Premier Aviation et Nadeau Air Service. Toutes les entreprises de l'aéroport étaient accessibles aux citoyens. Encore là, on voit un modèle de développement où l'on a réussi à harmoniser les besoins des citoyens et le développement économique. On pense que c'est tout à fait possible.

Je me suis amusé à lire la Loi sur l'aéronautique, puisque je suis quand même assez nouveau à ce comité, et j'ai découvert que l'article 4.9 dit ceci: « Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur l'aéronautique et notamment en ce qui concerne [...] » On emploie le mot « peut », ce qui veut dire qu'on pourrait intervenir. À l'alinéa e) de ce même article, on lit qu'on peut prendre des règlements sur « les activités exercées aux aéroports ainsi que l'emplacement, l'inspection, l'enregistrement ». On peut donc intervenir sur l'emplacement.

Il n'y a pas ici un syndrome du « pas dans ma cour ». On n'est pas en train de dire qu'il ne faut pas construire des aéroports. On dit que lorsqu'il s'agit de développer un aéroport, les différents intervenants municipaux, provinciaux et fédéraux pourraient se consulter pour trouver le meilleur emplacement qui permettrait le développement le plus équilibré possible dans tous les secteurs d'activité des citoyens touchés par ce développement.

C'est non seulement l'essence, mais l'objectif premier de cette motion qui, je l'espère, sera appuyée par le plus grand nombre, voire la majorité.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Monsieur le président, bien entendu, nous appuyons le développement constant de notre réseau de transport aérien. Il emploie un très grand nombre de personnes et fournit des services dont un pays comme le Canada ne peut se priver en raison de sa géographie.

Tous les Canadiens veulent un autre aéroport dans la municipalité de quelqu'un d'autre, et c'est pourquoi nous ne permettons pas aux municipalités de déterminer où ils sont construits. Je m'oppose donc à la motion et je continuerai à promouvoir le secteur de l'aviation du pays.

Je propose donc l'ajournement du débat sur la motion. Merci.

● (0855)

Le président: Une motion a été présentée, et elle ne peut faire l'objet de débat, mais d'un vote. Nous voterons donc sur la motion d'ajournement...

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): J'invoque le Règlement, monsieur le président...

Le président: Elle ne peut faire l'objet de débat.

Il y a un rappel au Règlement.

Mme Olivia Chow: Si nous sommes saisis d'une motion, elle peut être mise aux voix, mais pas après qu'on a pris la parole. La motion vise à ajourner le débat, c'est-à-dire à arrêter la discussion. Est-il recevable d'arrêter le débat? Si nous sommes en train de discuter d'une motion, ou si un député est en train de parler — et je sais que d'autres personnes prendront la parole —, pouvons-nous arrêter la discussion? Est-ce la façon dont nous procédons normalement? C'est étrange. Je croyais que vous pouviez mettre la question aux voix, mais que vous ne pouviez pas mettre fin au débat sur une motion au milieu d'une discussion.

Le président: Nous étions dans une situation très similaire il y a deux ou trois semaines, et le processus était le même. La motion est donc recevable.

Monsieur Coderre, invoquez-vous le Règlement pour la même raison?

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le président, je trouve regrettable qu'on essaie de plus en plus de bâillonner le Parti libéral chaque fois que les deux partis peuvent se parler. Si vous voulez jouer à cela, je serai tenté de parler très longtemps la prochaine fois. Je vous avertis: apportez un oreiller, car ça va durer longtemps.

Je dis, aux fins du compte rendu, que tous les partis avaient accepté d'adopter cette motion. J'ai même été de ceux qui avaient demandé l'ajournement pour qu'on puisse entendre les témoins et pour que, par la suite, il ne nous reste qu'à voter sur ce projet de loi. Encore une fois, on ne peut pas faire confiance au Parti conservateur, et je trouve ça très regrettable.

[Traduction]

Le président: Au sujet du même rappel au Règlement, Mme Michaud.

[Français]

Mme Éléine Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): On est en train de débattre de l'amendement. Si on ajourne le débat, est-ce que c'est seulement sur l'amendement, ou retourne-t-on à la motion? Ici, l'amendement tient compte des préoccupations gouvernementales. On a tenté de permettre la discussion. Là, on reviendrait à la motion initiale qui causait problème. On discute présentement de l'amendement, et je ne pense pas qu'on puisse ajourner tout le débat sur le sujet. Sauf erreur, le processus se fait en deux étapes.

[Traduction]

Le président: Je suis ravi qu'on me donne tous ces conseils. Aucune des questions soulevées n'est un rappel au Règlement. Il est possible de le faire. M. Poilievre a présenté une motion que je vais maintenant mettre aux voix.

Ceux qui sont pour...

Mme Olivia Chow: Puis-je contester la décision de la présidence?

Le président: Il n'y a pas...

Mme Olivia Chow: Oui, nous pouvons contester la décision de la présidence.

Le président: D'accord.

Mme Olivia Chow: Permettez-moi de dire pourquoi je le fais. Je sais qu'il n'y pas de débat à ce sujet, mais il faut que j'explique pourquoi je conteste la décision de la présidence.

Monsieur le président...

Le président: Je vous en prie, madame Chow, la décision de la présidence a été contestée. Elle fait immédiatement l'objet d'un vote, et je vais donc demander au comité de décider.

La décision de la présidence est-elle maintenue?

Ceux qui sont pour?

(La décision de la présidence est maintenue. [Voir le *Procès-verbal*])

Le président: Nous allons maintenant voter sur la motion de M. Poilievre visant à ajourner le débat.

Une voix: Je demande un vote par appel nominal, s'il vous plaît.

Le président: On a demandé un vote par appel nominal.

(La motion est adoptée par 6 voix contre 5.)

● (0900)

Le président: Nous allons maintenant passer au deuxième point à l'ordre du jour. Je vais inviter les témoins à venir nous rejoindre.

Nous faisons une courte pause pendant que nos invités prennent place.

● (0900)

_____ (Pause) _____

● (0900)

Le président: Je souhaite la bienvenue à nos invités. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous étudions les technologies de transport novatrices.

Nous accueillons des représentants de la Société de transport de Montréal: François Chamberland, directeur du service d'ingénierie et de l'exploitation, et Étienne Lyrette, conseiller corporatif, affaires gouvernementales. Nous accueillons également Serge Carignan, directeur à la Société de gestion et d'acquisition de véhicules de transport.

Bienvenue messieurs. Je vous remercie de votre patience. Je sais que vous avez préparé un exposé, et nous passerons ensuite aux questions.

Allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

M. Étienne Lyrette (conseiller corporatif, Affaires gouvernementales, Relations externes et planification stratégique, Société de transport de Montréal): Bonjour tout le monde. Je vous remercie de cette occasion de vous parler, c'est très apprécié.

Permettez-moi de commencer par une très brève présentation de la Société de transport de Montréal, la STM.

La STM est la 14^e entreprise en importance au Québec. Elle compte plus de 9 000 employés. Son budget est supérieur à 1,6 milliard de dollars. C'est un réseau de transport en commun assez élaboré: quatre lignes de métro, 68 stations, 759 voitures de métro, 209 lignes d'autobus et plus de 1 700 autobus. Il y a 1,2 million de déplacements par jour. La STM est donc un transporteur d'importance non seulement au Québec, mais aussi au Canada.

M. Serge Carignan (directeur, Technique et ingénierie, Société de gestion et d'acquisition de véhicules de transport): L'ensemble des sociétés de transport du Québec ont choisi d'aller vers l'électrification. À part la STM, il y a huit autres sociétés de transport. Le parc d'autobus de la STM représente la moitié des véhicules de transport en commun du Québec. On peut multiplier par deux les chiffres de la STM et on aura une bonne idée de ce qui se passe dans la province.

On a choisi d'aller vers l'électricité parce qu'au Québec, l'électricité est fiable; il y a une abondance d'hydroélectricité. Il y a aussi le fait que l'électricité est abordable. Cependant, une des principales raisons, c'est que l'électricité au Québec est propre, parce qu'elle est produite par hydroélectricité à plus de 95 p. 100.

Un autobus consomme à peu près 40 000 litres de carburant par année. Pour la flotte du Québec, cela représente environ 200 millions de litres annuellement. On peut prendre le coût actuel de l'essence, mais c'est un budget de plus de 200 millions de dollars. On veut réduire cette dépendance et empêcher que l'argent ne sorte de nos poches pour aller à l'extérieur de la province et du Canada la plupart du temps. Il en coûte 15 fois moins cher de faire fonctionner un véhicule à l'électricité qu'au pétrole, que ce soit une auto ou un autobus.

On a aussi des objectifs de réduction des gaz à effet de serre tels que le gouvernement provincial les a énoncés: 20 p. 100 d'ici à 2020 par rapport aux chiffres de 1990. On veut que le parc de véhicules de transport en commun soit électrique à 95 p. 100. Déjà, le métro de Montréal est à 100 p. 100 électrique. Il y a donc déjà 50 p. 100 des déplacements qui sont faits au moyen de l'électricité, mais on voudrait porter ce chiffre à 95 p. 100 en 2030.

● (0905)

M. François Chamberland (directeur, Service d'ingénierie, Exploitation, Société de transport de Montréal): Pour atteindre cet objectif, la STM s'est fixé ses propres objectifs. La STM a comme objectif de n'acquiescer que des véhicules à zéro émission, mais d'ici à 2025. Cela veut dire qu'en 2025, le bus standard que la STM achètera sera à 100 p. 100 électrique et pourra être rechargé pendant la nuit et mis en service toute la journée avec la même performance, on l'espère, que celle des bus diesel qu'on exploite aujourd'hui. La performance est très importante. Si nos bus sont moins performants, il nous faut plus de bus, de chauffeurs et de dépôts, de telle sorte que les coûts d'exploitation sont beaucoup plus élevés. C'est quelque chose qu'une société de transport de la grosseur de celle de Montréal ne peut pas vraiment absorber.

Assurément, le transport collectif de demain à Montréal sera électrique d'ici à 2025. Les bus ne sont pas disponibles avec les performances actuelles, mais on a un plan pour y arriver. On a six projets, et c'est ce que je vais vous présenter.

Déjà, on a changé le bus standard de la STM. En 2012, le bus standard fonctionne avec du biodiesel jusqu'à 5 p. 100. Pour une période de quatre ans à compter de 2013, un contrat qui a été donné par l'ensemble des sociétés de transport, soit un achat regroupé, vise

le bus hybride. Pourquoi le bus hybride? On a profité d'un programme fédéral, le Programme de démonstration en transport urbain, pour tester les véhicules hybrides, en collaboration avec nos confrères de Gatineau. C'est le bus qui figure sur la photo. On a pu comparer la performance de ce bus hybride à celle de nos bus standards.

À Montréal, dans nos opérations réelles, on a mesuré une économie de carburant de 30 p. 100. En tenant compte du coût du carburant d'aujourd'hui, on arrive à récupérer notre investissement au bout de la durée de vie utile des bus, qui est de 16 ans. En plus de réduire les gaz à effet de serre et la consommation de pétrole, on économise un peu d'argent en fin de compte. Le contrat de quatre ans qui sera octroyé très bientôt vise près de 1 000 bus de l'ensemble des sociétés de transport du Québec.

On a aussi un autre projet: introduire des midibus électriques à Montréal. Les midibus sont un peu plus petits: ils font 9 m de longueur au lieu de 12 m. Ils sont plus petits justement à cause du manque de performance des batteries actuelles. On ne peut pas avoir un bus électrique de 12 m qui a les performances voulues. On se tourne donc vers des bus plus petits. Avec ces bus, on ne peut pas faire du transport en commun massif dans des circuits très achalandés. On vise des circuits touristiques. Dans un premier temps, ce sera dans le Vieux-Port du Vieux-Montréal et, dans un deuxième temps, dans le parc du Mont-Royal ou dans des endroits du genre.

La STM a commandé sept midibus. Le contrat a été accordé et notre appel d'offres était public, bien sûr. Cela fait partie du problème dont on veut vous parler ce matin. On n'a reçu qu'une seule soumission. Une seule compagnie est intéressée à nous fournir des bus électriques: DesignLine, des États-Unis. Après vérification, on lui a octroyé le contrat. Pour la STM, c'est une première expérience avec des bus électriques. On apprendra tant sur le plan de l'exploitation que de l'entretien et de l'ingénierie. Bien sûr, on partagera tout ce qu'on aura appris avec les autres sociétés de transport que cela intéresse, tant au Québec qu'au Canada.

On ne peut pas atteindre l'objectif fixé par le gouvernement provincial, qui est d'avoir 95 p. 100 des déplacements en transport en commun électrique d'ici à 2030, avec les petits bus que je vous ai montrés. Ce n'est pas sur les circuits touristiques qu'il y a beaucoup d'achalandage, mais sur les grands axes. On a deux projets qui visent les grands axes où il y a beaucoup de monde, où il faut aller vite, où il faut que ça déménage, comme on le dit en français.

Le premier projet vise à réintroduire les trolleybus à Montréal. On a une étude en cours. On vise trois grosses lignes très achalandées à Montréal et une centaine de bus articulés ayant une capacité accrue. Le trolleybus est une technologie qui est tout à fait éprouvée. Aujourd'hui, il y a environ 40 000 trolleybus qui roulent dans le monde sans problème dans la neige, le verglas et dans les montagnes. Ce n'est vraiment pas un défi technologique. Il est sûr que c'est un défi de convaincre les urbanistes de la ville d'ajouter des fils, mais on y travaille très fort. On est convaincus que la population accueillera très bien ces bus.

• (0910)

Le projet suivant porte sur un mode de transport un peu plus lourd que le trolleybus. C'est destiné à des lignes plus achalandées. Il s'agit d'un réseau de tramway. La Ville de Montréal et la STM sont partenaires. L'objectif est de réintroduire les tramways dans les rues de Montréal. Les études sont terminées. On parle de trois lignes de tramway. À l'heure actuelle, la Ville de Montréal cherche du financement. Il s'agit d'un projet assez onéreux.

Nous sommes tournés vers l'avenir. Il n'y a pas que les midibus et les trolleybus: il faut penser à toutes nos autres lignes de bus. Nous avons un projet en cours, avec nos partenaires Nova Bus et Bombardier. Il s'agit de recharger par induction, donc sans contact, un bus électrique de 12 m, soit un bus standard pour la STM. C'est ce que vous voyez sur l'image. En fait, c'est très simple: une plaque produit un rayonnement électromagnétique quand le bus est au-dessus de celle-ci, et une plaque sous le bus capte l'énergie, sans contact. C'est ce que nous voulons tester. C'est vraiment un projet de recherche-développement. À l'heure actuelle, cette technologie donne lieu à beaucoup plus de questions que de réponses, mais nous sommes confiants. Si ça fonctionne, et nous le souhaitons, ça va permettre de pallier les actuelles lacunes quant au rendement des batteries et ça va nous permettre de mettre en circulation des bus électriques de 12 m bien avant 2025.

La STM calcule toujours ses émissions de gaz à effet de serre par déplacement. Nous tenons compte non seulement des émissions des bus, mais aussi de celles qui sont associées à nos bâtiments et à nos véhicules de service. Selon une nouvelle politique de la STM, chaque fois que nous devons remplacer un véhicule de service, que ce soit une automobile, un camion, une camionnette ou même un véhicule spécial qui circule la nuit dans le métro, nous faisons une très importante recherche dans le marché pour tenter de trouver un véhicule électrique adéquat. Comme vous pouvez le voir, nous avons acheté récemment des Chevrolet Volt. Chaque fois, nous essayons de trouver des véhicules électriques.

M. Serge Carignan: Il y a aussi des projets dans des sociétés de transport autres que celle de Montréal. Au Québec, les neuf sociétés de transport se regroupent et partagent l'ensemble des projets. Les gens de la société de Laval ont acheté un bus de 40 pi entièrement électrique. Ils en attendent la livraison. À Québec, dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain, que le gouvernement fédéral a subventionné, ils ont acheté sept microbus électriques, qui sont maintenant en fonction dans le Vieux-Québec. En outre, un projet visant à transformer un véhicule hybride en véhicule électrique de type *plug-in* est envisagé par le Réseau de transport de Longueuil.

Au Canada, il n'y a pas de fabricants d'autobus électriques, et c'est vraiment un problème. Quelques-uns font présentement de la recherche-développement, mais grosso modo, il n'y a pas d'offre en sol canadien dans ce domaine. Même en Amérique du Nord, il s'agit d'une offre très restreinte. Comme on l'a mentionné, dans le cadre d'un récent appel d'offres, un seul soumissionnaire s'est dit intéressé à fabriquer ce genre de véhicule. En outre, les fabricants étrangers sont peu intéressés à venir en Amérique du Nord, parce que la réglementation pose de nombreux défis. Aux États-Unis, les sociétés de transport n'ont pas tendance à opter pour l'électricité. Elles considèrent plutôt le gaz naturel et d'autres produits de remplacement. L'électricité n'étant pas toujours produite d'une façon propre, elle ne représente pas nécessairement un grand avantage. Le coût de l'électricité aux États-Unis et ailleurs au Canada est assez élevé. De plus, elle est souvent produite au moyen de combustible fossile.

Je vous ai dit qu'il y avait plusieurs fabricants en Europe et en Asie. Or à cause de la réglementation, il est difficile d'acheter de petites quantités de ces véhicules. Par exemple, si nous voulons tester quatre ou cinq véhicules, il n'est pas intéressant pour un manufacturier de l'extérieur de nous fournir un tel produit à cette échelle. Quand nous en voudrions des centaines, il va s'agir d'autres défis, et ça va causer d'autres problèmes. En Amérique du Nord, la réglementation est différente de celle de l'Europe et d'ailleurs. C'est un défi que nous devons surmonter constamment.

Comme on l'a mentionné déjà, certains programmes fédéraux ont donné des résultats par le passé. Le PDTU nous a permis d'évaluer les autobus hybrides. Par conséquent, dans le cadre de notre prochain appel d'offres, nous allons acheter 500 autobus hybrides avec une possibilité de 500 autres. Autrement dit, ce programme a généré des résultats positifs. Le fait que sept autobus électriques ont pu être mis à l'essai à Québec a ouvert la porte à cette technologie. Ça nous permet de regarder vers l'avenir et d'envisager l'usage d'un véhicule de ce genre. Bref, l'appui financier a donné des résultats dans le passé, et je pense que le même genre d'appui va être nécessaire pour nous permettre de progresser.

• (0915)

M. Étienne Lyrette: Pour ce qui est de nos recommandations, elles vont dans le même sens que celles déjà émises par mon collègue. Pour faciliter un peu la transition vers un parc d'autobus ou, au besoin, un parc de véhicules électriques, il s'agirait de faciliter l'importation de technologies étrangères, du moins à court ou à moyen terme. Pour être en mesure de réaliser des essais et des projets-pilotes, il faudrait essayer d'aplanir un peu les enjeux en matière de normes et de conformité avec les pays avec lesquels nous pourrions faire affaire.

Évidemment, il faudrait appuyer le dossier du transport électrique par l'entremise de programmes consacrés à la recherche-développement, à la démonstration. C'est la troisième fois qu'on le mentionne, mais une initiative comme le Programme de démonstration en transport urbain est un très bel exemple de succès. Une technologie a été développée et aujourd'hui on voit les résultats concrets que ça a engendrés. On a participé au développement d'une filière industrielle canadienne et on achète maintenant des autobus hybrides. À l'échelle du gouvernement du Canada, ces programmes ne sont pas nécessairement très importants sur le plan financier, mais ils sont vraiment porteurs et ont des conséquences très positives, tant au point de vue environnemental qu'au point de vue économique ou social.

À une échelle un peu plus large, il faudrait que les projets de transport collectif soient admissibles dans le cadre du prochain programme d'infrastructures. On sait que le gouvernement fédéral est en train de revoir son plan Chantiers Canada et que le transport collectif y était une catégorie admissible. Ça a permis d'appuyer plusieurs projets à l'échelle du pays. Évidemment, nous voudrions que dans la prochaine mouture du programme, qui est prévue pour 2014, le transport collectif demeure une catégorie admissible.

Nous vous remercions de nous avoir accordé votre attention et de nous avoir permis de partager nos points de vue avec vous.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

Bonjour, messieurs. Je vous remercie de votre présentation. J'espère que ça va nous inciter à faire un bond rapide vers ces technologies de l'avenir. Or je vous avoue m'être dit au départ que ça y était, que nous allions très bientôt adopter ces véhicules électriques, mais plus je vous écoutais, plus je voyais les obstacles que comporte la réalisation d'une flotte complète.

J'aimerais si possible que vous nous parliez de cette flexibilité réglementaire que vous cherchez à obtenir et qui nous permettrait d'importer des technologies de pays qui ont nettement une longueur d'avance sur nous. Je pense, par exemple, à certains pays européens. Pourriez-vous nous donner quelques exemples des obstacles auxquels vous faites face?

M. Serge Carignan: Pour ce qui est des moteurs, le Canada se fonde sur la réglementation américaine. Dans le cas des autobus urbains, un seul fabricant en Amérique du Nord fabrique un moteur admissible dans le cadre du transport en commun. En Europe, il y a de la compétition: cinq ou six fabricants construisent des moteurs qui répondent aux normes européennes. Si on compare les normes européennes à celles de l'Amérique du Nord, on peut dire que lorsqu'une norme nord-américaine est émise, c'est la plus contraignante, mais que la norme européenne la dépasse par la suite. Elles se suivent l'une l'autre et, bon an mal an, c'est assez semblable pour le commun des mortels. Si on acceptait une norme européenne, on verrait qu'un autobus à Paris n'est guère différent d'un autobus à Ottawa. Les compagnies européennes pourraient alors fournir au Canada des véhicules munis de moteurs européens. Or en ce moment, elles doivent importer le moteur, ce qui n'est pas intéressant pour elles. Le marché canadien, nord-américain, est très petit comparativement au marché européen.

À l'heure actuelle, nous avons au Canada deux manufacturiers: un fabrique entre 500 et 1 000 autobus par année et l'autre en construit entre 2 000 et 3 000. En Europe, chaque manufacturier construit annuellement entre 4 000 et 8 000 autobus. Dans notre cas, il s'agit d'un petit marché. Les normes sont trop sévères, et pour les compagnies européennes, ce n'est pas intéressant. Si elles pouvaient nous envoyer un « autobus tablette » à un prix raisonnable — parce qu'il faut dire aussi que le volume en Europe permet des prix intéressants —, nous pourrions bénéficier de la technologie qui est développée là-bas par des multinationales comme Volvo, Mercedes et Scania. Ici, nos fabricants d'autobus ne sont pas nécessairement de grosses compagnies de ce genre. Dans le cas de New Flyer et d'Orion International, elles reçoivent parfois du soutien, mais il s'agit tout de même de petits volumes et de petits manufacturiers.

• (0920)

M. Robert Aubin: Pouvez-vous me donner des exemples concrets de ce qui différencie ces normes? On ne parle pas simplement de la conversion. On n'en est pas à se demander si on va utiliser une prise européenne ou une prise américaine pour recharger les piles.

M. Serge Carignan: En Amérique du Nord, le pare-choc doit résister à un choc de 7,5 km/h, alors qu'en Europe la norme est de 5 km/h. En raison de cette différence de 2,5 km/h, un pare-choc avant européen ne répond pas à la norme canadienne.

M. Robert Aubin: Par conséquent, la technologie électrique n'est pas nécessairement le problème.

M. Serge Carignan: En effet, ce n'est pas la technologie électrique. Il y a un manque sur le plan des normes. Le problème vient de tous les autres morceaux de l'autobus. C'est à ce chapitre que cela ne respecte pas les normes. En Europe, il faut briser la vitre quand il y a une urgence. Au Canada, il faut que la vitre s'ouvre en

donnant un coup, mais il ne faut pas qu'elle se brise. Ces choix, que chacun a faits, font que ce n'est pas compatible.

M. Robert Aubin: Donc, on pourrait faire le passage sur le plan technologique, mais il faudrait trouver une passerelle sur le plan de la conception même des autobus, ce qui permettrait au moins de faire des projets-pilotes.

Y a-t-il déjà eu des demandes pour qu'on puisse avoir un projet-pilote avec des autobus qui seraient conformes aux normes européennes?

M. Serge Carignan: Transports Canada nous permet d'importer un véhicule pour un an, mais il doit être détruit à la fin de l'année, ou il doit quitter le sol canadien. En ce moment, un IVECO de Fiat est testé à Montréal. Ce véhicule est fabriqué à plusieurs milliers d'exemplaires en Europe. Nous avons droit à un an, mais nous en ferons l'essai pendant huit mois, parce qu'il ne faut pas dépasser un an. Nous le retournerons par la suite. Nous ne pouvons pas en faire l'acquisition, ce serait trop onéreux, puisque nous ne pouvons en faire l'essai que pendant un an. Nous avons conclu une entente avec le manufacturier qui nous le prête pendant un an.

M. Robert Aubin: A-t-on fait une demande au gouvernement fédéral pour modifier cette règle, ce qui permettrait d'établir un projet-pilote?

M. Serge Carignan: Les demandes qui excèdent un an sont refusées.

M. Robert Aubin: Vous a-t-on donné une raison ou vous a-t-on seulement indiqué un refus?

M. Serge Carignan: Je n'ai pas de réponse à cette question.

M. Robert Aubin: Croyez-vous que cet objectif de modification du parc à 95 p. 100 est réaliste? On veut que 95 p. 100 des déplacements par le transport en commun, si possible, soient assurés par des véhicules électriques. Cependant, plus je vous écoute, moins je vois comment on pourrait y arriver, à moins d'une modification substantielle des règles qui nous permettraient de faire avancer le dossier.

M. François Chamberland: Comme Serge le disait au début de la présentation, l'objectif est que 95 p. 100 des déplacements soit mus par l'électricité. On ne parle donc pas de 95 p. 100 des véhicules, mais de 95 p. 100 des déplacements.

Présentement, au Québec, la moitié des déplacements en transport en commun sont déjà assurés par des véhicules mus à l'électricité. On est déjà à 50 p. 100. En effet, le métro de Montréal transporte les gens grâce à l'électricité.

On essaie d'implanter à Montréal deux modes de transport lourds: le tramway et le trolleybus. Ces deux modes de transport vont être utilisés pour les six ou sept lignes les plus achalandées du réseau montréalais. On devrait donc faire un bond d'à peu près 20 p. 100 ou 25 p. 100 seulement avec ces deux systèmes. Ce sont des technologies éprouvées. Cela ne constitue pas vraiment un défi technologique, puisque des tramways et des trolleybus roulent partout. Le nerf de la guerre est là.

Ensuite, il faut aller vers les autobus à batterie. On n'a pas le choix, puisqu'on n'installera pas des fils à la grandeur de l'île de Montréal pour faire rouler des trolleybus et on n'installera sûrement pas des rails à la grandeur de Montréal. Il faut donc se tourner vers des autobus rechargeables, et c'est l'objectif de notre projet de recherche-développement. Nous voulons tenter d'augmenter l'autonomie des autobus actuels au-delà de ce que les batteries permettent.

Aujourd'hui, à un autobus normal de 12 m, il faut ajouter une batterie de 6 000 kg pour pouvoir rouler pendant 500 km comme un autobus au diesel. Le défi est vraiment de taille. Il s'agit d'un défi technologique pour les fabricants de batteries.

Ce qui nous aide beaucoup...

• (0925)

M. Robert Aubin: À quel palier de gouvernement se trouvent les obstacles qui font en sorte qu'on ne soit pas rendu plus loin dans le développement de ce projet d'autobus et de tramways?

M. François Chamberland: Présentement, le plus grand obstacle dans le cas du tramway est le financement. Cela se passe donc sur le plan provincial. En ce qui a trait au trolleybus, le projet est présentement à l'étude, mais nous sommes confiants. Hydro-Québec va nous aider quant aux équipements fixes qui viennent avec le trolleybus. Le ministère des Transports du Québec serait prêt à payer la différence entre un véhicule normal et un véhicule électrique, autrement dit, la différence de prix pour un trolleybus.

Le financement du projet de trolleybus va très bien. Là où le projet de trolleybus risque de s'embourber un peu, c'est vraiment dans l'acceptabilité du fait de réinstaller des fils. On a payé très cher pour enfouir tous les fils à Montréal, et maintenant nous voulons ajouter des fils. Une chose nous aide: les trolleybus modernes n'ont pas besoin de toujours toucher les fils électriques. On peut abaisser les perches, faire quelques kilomètres avec des batteries ou des accumulateurs et reprendre les fils un peu plus loin. Ainsi, si on est dans un beau secteur où on ne veut vraiment pas réinstaller des fils, ce ne sera pas un obstacle.

Par exemple, en Chine...

[Traduction]

Le président: Je dois vous interrompre. J'en suis désolé.

[Français]

Monsieur Coderre, c'est à vous.

L'hon. Denis Coderre: Messieurs, merci beaucoup.

C'est important sur deux plans. D'abord, on a beaucoup parlé de gaz naturel depuis le début. Là, on démontre qu'il existe quand même une autre solution de rechange. Le but de notre travail est d'avoir un éventail de recommandations. J'aimerais vous remercier de votre présentation. Ensuite, il y a la question des recommandations. On va donc aller directement au vif du sujet.

Je me reporte à ce que mon collègue vous a dit plus tôt sur le plan réglementaire. Je comprends que vous recommandez, par exemple, s'il y a une entente de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne, qu'il puisse y avoir un facteur de propriété intellectuelle et réglementaire qui permettrait une plus grande circulation des véhicules. Est-ce exact?

M. Serge Carignan: Oui, c'est exactement cela.

L'hon. Denis Coderre: Pour ce qui est de la réglementation, sans avoir une vaste entente de libre-échange, sommes-nous capables de conclure des ententes bilatérales? Y a-t-il des pays en Europe avec lesquels nous pouvons travailler davantage? Peut-on parler de la France ou de l'Allemagne? Cela pourrait-il être une possibilité? Établir une entente avec l'Union européenne peut prendre bien du temps. Pensez-vous qu'on pourrait procéder de cette façon?

M. Serge Carignan: Les membres de la communauté européenne ont normalisé leurs réglementations. Un grand pas est fait de ce côté. De plus, ils ont élevé leurs normes. Traditionnellement, les États-Unis avaient des normes très élevées concernant la pollution des véhicules. Comme je l'expliquais plus tôt, maintenant, c'est similaire.

Lorsque la United States Environmental Protection Agency émet une nouvelle norme, les États-Unis sont en avance sur l'Europe. Par contre, deux ans plus tard, l'Europe adopte une nouvelle norme et est en avance sur l'Amérique du Nord.

Pour un transporteur dont on garde le véhicule pendant 16 ans, on n'a pas nécessairement besoin de se conformer aux normes chaque mois. Les deux normes sont assez équivalentes, selon le moment de l'année où on choisit le véhicule. Je vous rappelle que le Canada n'écrit pas ses propres normes, mais se base sur celles des États-Unis. Si on avait un véhicule conforme aux normes européennes avec lequel on aurait le droit de circuler au Canada, on aurait le loisir de dire qu'il est bon pour nous, car il est conforme à la norme américaine ou européenne. Dans ce cas, on aurait une plus vaste extension.

L'hon. Denis Coderre: C'est purement bureaucratique, un peu comme ce que font les États-Unis dans le cas du gaz naturel, notamment. Ne devrait-on pas créer un secrétariat qui relèverait de Transports Canada et qui pourrait miser uniquement sur cette réglementation? Cela pourrait-il être intéressant?

M. Serge Carignan: Cela serait très intéressant. Je n'ai pas mentionné qu'en Amérique du Sud et en Asie, on adopte également les normes européennes. On peut presque dire que le reste du monde adopte ces normes. Un volume intéressant des autobus produits au Brésil se conforment aux normes européennes. Cela ouvrirait les portes à un marché intéressant, en plus d'améliorer la compétitivité de nos fournisseurs au pays face aux autres fournisseurs.

L'hon. Denis Coderre: Avez-vous les normes de l'OACI? En ce qui a trait au transport terrestre, ce contexte pourrait-il être l'occasion aussi d'avoir un traité international, étant donné qu'il ne reste pas beaucoup de fil à attacher? On peut penser aux Nations Unies. Ce genre de chose est-il pensable? J'imagine que ça se discute.

• (0930)

M. Serge Carignan: Non seulement est-ce envisageable, mais ce serait facile, car les normes sont très similaires. Ce ne serait pas difficile de suggérer une telle proposition, étant donné qu'un comité pourrait se pencher sur cette question.

L'hon. Denis Coderre: Donc, pour vous aider sur le plan des véhicules électriques, par exemple, il est pertinent de recommander à notre comité de donner priorité à la question normative liée aux appareils.

M. Serge Carignan: Tout à fait.

L'hon. Denis Coderre: C'est bien.

Des représentants d'autres municipalités sont venus nous voir et ont parlé de gaz naturel. Le Québec, comme société, a choisi l'électricité. Toutefois, le gaz naturel existe. Avez-vous fait des études sur les véhicules au gaz naturel? Quelle est votre opinion, notamment en ce qui concerne les gaz à effet de serre? On nous dit que c'est la meilleure invention depuis le pain tranché.

M. François Chamberland: En effet, avant de choisir l'électrification et même avant que le gouvernement provincial n'émette son objectif d'électrifier les transports, nous avions fait nos devoirs. Nous avons donc étudié les autobus avec des batteries à combustible à hydrogène, les autobus au gaz naturel et toutes sortes d'autres autobus. Je vous épargne la liste, je n'ai pas besoin d'en parler. Pour les autobus avec des carburants gazeux comme le gaz naturel ou l'hydrogène, surtout le gaz naturel, Montréal a commandé des études à l'École polytechnique de Montréal. Quand on étudie le cycle énergétique complet de l'autobus, cela va du puits jusqu'à la roue; c'est l'utilisation et tout le reste. Selon ces études, le gaz naturel produit plus de gaz à effet de serre, beaucoup plus même que les autobus hybrides au pétrole qui sont utilisés présentement. Quand on compare cela avec des autobus et des trolleybus électriques qui sont alimentés par de l'hydroélectricité produite de façon très propre au Québec, il n'y a pas de commune mesure. Le gaz naturel produit quatre fois plus de gaz à effet de serre. C'est le cas de Montréal.

Un autre problème que posent les autobus au gaz naturel et à l'hydrogène est qu'ils roulent avec des carburants plus légers que l'air. Cela veut dire qu'on ne pourrait plus les faire entrer dans nos hangars, pour des questions de conformité avec les codes électriques. Cela veut dire qu'on devrait faire l'entretien de ces autobus à l'extérieur ou dans de tout nouveaux bâtiments bâtis conformément à des normes de sécurité beaucoup plus strictes que ce que l'on a maintenant.

D'ailleurs, les grandes flottes d'autobus à gaz naturel que l'on a vues sont situées dans des pays dont le climat est beaucoup plus clément que le nôtre, où on peut les laisser à l'extérieur pour la nuit et où on peut même les ravitailler à l'extérieur. J'ai même vu des gens faire l'entretien à l'extérieur. Modifier nos infrastructures afin d'accueillir des autobus semblables serait donc pour nous un investissement très important. Comme je vous l'ai mentionné, pour les autobus au gaz naturel à Montréal, on aurait plus de gaz à effet de serre qu'aujourd'hui après avoir fait l'exercice. C'est pour cela que la STM a clairement choisi l'électricité pour Montréal.

L'hon. Denis Coderre: En ce qui a trait aux trolleybus, y a-t-il une technologie? Évidemment, il y a le syndrome des fils. Il ne s'agit pas seulement d'élargir les voies, mais également d'être pris avec les fils. Avez-vous étudié la question ou vérifié s'il n'y avait pas d'autres techniques, par exemple l'énergie magnétique ou autres? A-t-on vraiment besoin des fils? S'il y avait une plaque dessous, cela pourrait-il faire l'affaire?

M. François Chamberland: Pour les trolleybus, en effet, les fils constituent un enjeu très sérieux. Malheureusement, les technologies par induction, par magnétisme ou autres sont surtout appliquées dans le cas des tramways, et même là, c'est très récent. On parle encore de projets de démonstration; ce n'est pas vraiment en service. Pour le trolleybus, il faut comprendre qu'un trolleybus n'est pas guidé. En effet, le chauffeur conduit le véhicule. Il devient difficile de toujours être vis-à-vis de la plaque et du capteur.

Aujourd'hui, il n'y a pas de technologie disponible semblable et il n'y en a même pas en démonstration ou à l'essai. Notre projet de démonstration par induction est ce qui s'en rapproche le plus. Il faut comprendre que le bus doit s'arrêter sur la plaque et passer quelques minutes au-dessus pour se recharger. C'est tout à fait incompatible avec ce qu'on veut faire avec les trolleybus, c'est-à-dire déplacer beaucoup de monde rapidement. On ne veut pas s'arrêter pour recharger; on veut arrêter, faire descendre les gens, faire monter les gens et repartir.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Richards.

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Merci, monsieur le président.

•(0935)

[Français]

Bonjour, mes amis. Je vous remercie de vos présentations d'aujourd'hui.

[Traduction]

J'aimerais tout d'abord en savoir un peu plus sur les obstacles réglementaires qui, d'après ce que vous dites, nous empêchent d'intégrer pleinement le modèle électrique au Canada.

Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose au sujet d'une règle d'un an concernant les essais. Je ne comprends pas encore tout à fait. Pouvez-vous me dire quel est l'obstacle exactement? Pouvez-vous me donner un peu plus d'explications à ce sujet?

M. Serge Carignan: Pour pouvoir importer un véhicule, y poser une plaque d'immatriculation et l'utiliser tous les jours, il faut respecter les NSVAC. Les véhicules en question ne sont pas conformes à ces normes. Entre autres, la longueur et les angles sont différents, et les mesures de sécurité sont peut-être équivalentes, mais elles ne sont pas tout à fait les mêmes. On ne peut donc pas les utiliser de façon régulière chaque jour. Si l'on achetait un grand nombre de véhicules, il ne serait pas possible de les garder même un an.

Cependant, puisque nous n'en demandons qu'un, deux ou trois, et en fonction du projet, nous pouvons garder l'autobus pendant un an. Nous demandons une dérogation et nous obtenons une permission spéciale.

M. Blake Richards: Mais c'est lié à qui? Transports Canada?

M. Serge Carignan: C'est Transports Canada qui rend cela obligatoire.

M. Blake Richards: De quel article, règle ou règlement s'agit-il?

M. Serge Carignan: Il faut respecter les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. On ne peut pas acheter une voiture européenne si elle n'est pas conforme aux normes de sécurité. Les fabricants européens vendent donc des milliers d'autobus ici de sorte qu'ils peuvent modifier leur véhicule afin de respecter les NSVAC. Toutefois, si nous achetons une centaine d'autobus, il faut faire tout un travail d'ingénierie pour respecter les normes. C'est pourquoi on ne le fait pas pour les voitures.

M. Blake Richards: D'accord.

Pour l'essentiel, ce que vous recommandez c'est une exemption à la règle quant aux essais, ou quelque chose du genre.

M. Serge Carignan: Nous aimerions acheter ces véhicules. Pour un an, il ne vaut pas la peine de dépenser les millions de dollars que pourrait coûter un véhicule électrique. On produit beaucoup d'autobus électriques en Asie, au Japon et en Corée, mais en fonction des normes européennes, car ce sont les Européens qui sont les plus susceptibles d'acheter ces véhicules d'ici peu. Si nous voulons les acheter, ils sont conformes aux normes européennes et non aux normes nord-américaines, et nous ne pouvons donc pas les importer et les utiliser pendant un nombre d'années raisonnable. Pour que l'achat initial vaille la peine, il faut pouvoir les garder pendant au moins sept ou huit ans.

M. Blake Richards: J'aime toujours entendre des suggestions sur la façon dont le gouvernement peut contribuer à l'adoption de nouvelles technologies, etc.

Pouvez-vous me nommer d'autres obstacles placés par le gouvernement, ou des règlements qui devraient être changés ou modifiés légèrement? Je veux simplement savoir ce que vous nous recommandez de faire pour éliminer une partie des obstacles qui vous nuisent.

M. Serge Carignan: Il est certain qu'à l'heure actuelle, nous manquons de financement pour mener ces projets. Il n'y a pas de financement pour les projets de transport en commun. Nous avons parlé du fait que pour le financement, c'est sur le plan provincial que cela se passe. Pourquoi en est-il ainsi? C'est parce que nous n'avons pas de fonds fédéraux, et nous devons donc analyser les choses à l'échelle provinciale.

M. Blake Richards: Je dois vous interrompre. Au cours des dernières années, grâce au plan d'action économique, il y a eu toutes sortes d'investissements fédéraux dans le transport en commun au pays, malgré le fait que ce secteur ne relève pas vraiment du fédéral. Je ne suis donc pas d'accord avec vous à ce sujet.

En fait, je voulais savoir plus précisément s'il y a des obstacles réglementaires — ce genre de choses — que nous pouvons éliminer pour vous permettre d'adopter ces technologies. C'est la question que je vous ai posée.

M. Serge Carignan: Les mesures réglementaires constituent notre plus grand obstacle à l'heure actuelle. Nous aimerions attirer des entreprises étrangères qui investiraient dans la fabrication d'autobus ici ou nous aideraient en apportant leur technologie. Toute forme d'appui qui nous permettrait de le faire nous serait également utile.

• (0940)

M. Blake Richards: Pouvez-vous me donner des exemples précis?

M. Serge Carignan: Eh bien, nous avons trois fabricants d'autobus au Canada. Il n'en reste maintenant que deux. Ils ne sont pas comparables à Toyota, il ne s'agit pas de grands fabricants, et n'ont donc pas les millions de dollars qu'il faut pour investir dans le développement de ces technologies. Ils sont obligés de faire de petits projets et d'essayer, du mieux qu'ils le peuvent, de fabriquer un autobus électrique. Cela n'a rien à voir avec ce qui se passe à l'étranger, où de grandes entreprises en fabriquent.

M. Blake Richards: Vous dites qu'il y a des obstacles réglementaires. Je comprends, mais vous ne me dites pas quels sont ces obstacles. Je vous demande d'être plus précis si possible. Pour que nous tentions d'apporter ou de recommander des changements, il nous faut savoir ce que sont ces obstacles exactement.

M. Serge Carignan: Il s'agit d'accepter leurs mesures réglementaires ou de modifier les nôtres pour nous conformer à leurs mesures. Je fais référence à la longueur, aux angles, au type de fenêtres et à d'autres questions de sécurité. J'ai parlé des pare-chocs tout à l'heure. Ils doivent résister à un choc de 5 km/h en Europe, mais de 7,5 km/h ici en Amérique du Nord.

Le problème, ce sont tous ces petits détails; ce n'est pas le système de propulsion ou le système électrique. Toutefois, il y a le moteur. C'est un gros obstacle, car nous n'avons qu'un fabricant en Amérique du Nord qui peut fabriquer un moteur d'autobus urbain, alors qu'il y en a des dizaines en Europe.

Ce type de mesures constitue le plus important obstacle présentement.

M. Blake Richards: Sans vouloir insister davantage, j'aimerais savoir si vous êtes disposé à nous fournir une liste d'une partie des modifications que vous recommanderiez? Cela nous serait utile pour notre rapport.

Le président: Merci. Je dois vous interrompre.

Je cède la parole à M. Leung.

M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de préciser que j'ai travaillé à l'UTDC il y a 30 ans. J'aimerais savoir où on en est rendu avec la pile à combustible comme, par exemple, celle produite par Ballard à Vancouver. Pourquoi n'est-elle pas utilisée à grande échelle pour le transport en commun?

M. François Chamberland: Comme je l'expliquais tout à l'heure, ce sont les autobus électriques qui utilisent les piles à combustible. Celles-ci remplacent simplement les batteries. Le système de traction de l'autobus est le même.

Les piles à combustible posent problème en raison de l'hydrogène qu'elles renferment. Une fois qu'on met de l'hydrogène dans un autobus, on ne peut plus l'entrer dans nos garages. À Montréal, nous avons sept garages de très grande dimension. Il s'agit simplement d'un problème avec les raccords électriques dans le plafond. Ils doivent être à l'épreuve des explosions. Il faut installer des détecteurs spéciaux. Il faut même qu'une partie du plafond ou du mur puisse être soufflée en cas de problème. Nos garages n'ont pas été construits en prévision de la présence d'hydrogène.

En outre, la production d'hydrogène n'est pas écologique. Il est vrai que l'autobus lui-même ne pollue absolument pas. Mais l'hydrogène est généré à partir du gaz naturel, un processus qui exige de l'énergie. Tout bien considéré, ce n'est pas une activité propre.

M. Chungsen Leung: Passons donc à ma prochaine question.

Dans votre détermination des trajets d'autobus, quelle capacité de personnes à l'heure par trajet recherchez-vous, tant pour les autobus fonctionnant au gaz que pour les véhicules électriques? Quel facteur utilisez-vous?

M. François Chamberland: Il m'est difficile de vous répondre, car nous ne considérons pas les choses sous cet angle.

Le service de la STM est fondé sur la capacité d'autobus de 12 mètres pouvant transporter 60 personnes. Ces autobus doivent pouvoir demeurer à l'extérieur pendant plus de 24 heures sans être réapprovisionnés en carburant. Je crois qu'on parle d'un rayon de 500 kilomètres.

Si l'on modifie ces critères, il faudra acheter davantage d'autobus. Si l'on opte pour des autobus plus petits ou pour des véhicules qui devront être rechargés ou réapprovisionnés plus souvent, il nous faudra un plus grand nombre de garages et de chauffeurs, et nos coûts de fonctionnement vont grimper en flèche.

M. Chungsen Leung: Plusieurs responsables des transports en commun en Asie m'ont fait valoir que ces systèmes, surtout ceux utilisant des autobus, fonctionnent en circuit fermé. Dans ces circonstances, pourquoi nous préoccupons de la réglementation en matière de sécurité que nous nous sommes imposés au Canada?

Prenons l'exemple du système de transport de Montréal qui fonctionne lui-même en circuit fermé. Je ne m'attends pas à vous voir exporter vos autobus si ce n'est pour les expédier vers l'Amérique du Sud lorsqu'ils ont terminé leur vie utile. Mais pour la durée d'utilisation de sept ans que vous avez indiquée, pourquoi donc les fournisseurs de ce monde — les Fiat, les Volvo et tous les autres — ne pourraient-ils pas, comme il s'agit d'un circuit fermé, satisfaire à nos exigences concernant les fenêtres, par exemple, si nous en achetons suffisamment? Le système de propulsion ne pose pas problème. Il s'agit dans la plupart des cas de changements très mineurs touchant l'apparence du véhicule.

● (0945)

M. François Chamberland: Il faut comprendre que le marché des autobus pour le transport en commun est plutôt restreint au Canada. Même si nous devons acheter des milliers d'autobus au cours des quatre prochaines années, pour une grande entreprise européenne qui en construit chaque année... combien?

Une voix: Autour de 8 000.

M. François Chamberland: Il y a une entreprise qui en construit 8 000 par année, et elle est loin d'être toute seule sur le marché.

Ces gens-là seraient intéressés à nous vendre des autobus adaptés à nos critères et à notre réglementation s'ils pouvaient également les écouler aux États-Unis, mais ils n'en vendront jamais un seul à nos voisins du Sud à cause de la Buy American Act. C'est une loi qui nous cause bien des ennuis.

Nous avons pu le constater avec le midibus, ce petit autobus électrique dont je vous ai parlé. Lorsque je participe aux grands salons de l'industrie, tout le monde veut me vendre des autobus électriques.

Mais lorsque le vendeur apprend que je suis Canadien, il se défile rapidement en m'exprimant ses regrets.

M. Chungsen Leung: Nous avons le même problème il y a 30 ans avec une grande partie des fabricants d'autobus japonais et coréens. À l'époque, on leur suggérait de s'implanter aux États-Unis. Y a-t-il encore des obstacles qui les empêcheraient d'assembler leurs autobus aux États-Unis? Je sais que nous avons perdu nos Blue Bird, nos Flyer, nos Orion et tous les autres. Est-ce que la Buy American Act fait toujours entrave à des activités semblables?

M. François Chamberland: Oui.

Il faut savoir que les autobus nord-américains sont fabriqués en fonction des préférences locales. Ce sont des véhicules énormes. Ils sont très solides; de véritables chars d'assaut. Ils sont très lourds. Nous pouvons les garder en service pendant 16 ans à Montréal. Ils sont capables d'en prendre.

En Europe, on utilise des autobus bon marché qui sont plus légers et plus petits, mais ils ne dureraient pas 16 ans dans nos rues, de la manière dont nous les utilisons. Ils ne satisferaient pas par exemple aux exigences de la commission de transport de New York qui a des normes très élevées pour les autobus de grande taille. Chaque autobus doit obligatoirement se soumettre au test Altoona, un examen très rigoureux. Je suis persuadé qu'un autobus européen sortirait complètement amoché d'un test semblable.

Les fabricants européens et asiatiques n'ont pas vraiment intérêt à concevoir un gros autobus de la sorte pour essayer de faire concurrence aux grandes entreprises américaines bien établies. Les Européens et les Asiatiques ne s'intéressent donc pas au marché américain.

M. Chungsen Leung: Mais les autobus allemands MAN ne satisfont-ils pas aux normes américaines? Ne pourrait-on pas le conclure étant donné qu'ils sont utilisés dans les aéroports des États-Unis?

M. François Chamberland: Dans un aéroport, vous...

M. Chungsen Leung: Je parle du fabricant allemand MAN.

M. François Chamberland: Les autobus utilisés dans les aéroports sont particuliers. Ils sont beaucoup plus gros et ne sont pas soumis à la réglementation, car ils ne circulent pas dans les rues. Vous pouvez acheter le véhicule que vous voulez pour l'utiliser sur votre propriété privée. Comme il ne s'agit pas d'une voie publique, il n'y a pas de restriction.

Le président: Merci.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'ai noté que votre achalandage avait augmenté récemment. Est-ce en raison des nouvelles technologies que vous utilisez? Je sais que les trains électriques avec lesquels j'ai voyagé sont très fiables et toujours à l'heure. Peut-on en dire autant des autobus? Quelles avancées technologiques vous ont permis d'accroître votre achalandage, ou est-ce simplement parce que vous gérez bien votre entreprise et que les gens sont plus nombreux à apprécier le transport en commun?

● (0950)

M. François Chamberland: Notre achalandage a effectivement augmenté, atteignant même des niveaux records au cours des dernières années. Ce n'est malheureusement pas en raison de la technologie. La STM a mené une campagne de publicité très énergique pour faire valoir aux gens que l'autobus et le métro représentent des choix intelligents, non seulement du point de vue économique, mais aussi dans l'intérêt de la planète. Nous avons vraiment martelé ce message qui commence à passer.

Nous avons aussi bonifié notre offre de services. Pour ce qui est des autobus, je crois que nous avons élargi de 27 p. 100 le kilométrage desservi au cours des quatre ou cinq dernières années, ce qui réduit les temps d'attente. La hausse est donc étroitement liée à l'augmentation du service.

Au fil des ans, la STM a connu sa bonne part de difficultés financières. Victimes de coupures budgétaires année après année, nous avons dû réduire nos services. Mais la situation s'est replacée depuis cinq ans et nous pouvons maintenant ajouter sans cesse des services. L'achalandage du métro a aussi augmenté considérablement, car nous offrons des services plus étendus.

Mme Olivia Chow: Y a-t-il une instance qui recense toutes les technologies émergentes, qu'il s'agisse d'autobus hybrides ou de nouveautés mises à l'essai dans différentes villes... ?

Est-ce que l'ACTU, l'Association canadienne du transport urbain, fait une compilation de toutes les pratiques exemplaires mettant à contribution de nouvelles technologies afin de déterminer de façon globale les obstacles réglementaires à surmonter?

J'ai par exemple été étonnée d'apprendre que vos projets pilotes ne doivent pas dépasser une année. Pourquoi pas cinq ans?

Existe-t-il une liste exhaustive des barrières réglementaires qui empêchent les différents services canadiens de transport en commun, surtout dans les grandes villes, d'aller de l'avant en utilisant les technologies émergentes?

M. François Chamberland: Votre question comporte deux volets. Il y a d'abord l'aspect des pratiques exemplaires. Depuis 15 ans, je suis membre de nombreux comités internationaux. L'Union internationale des transporteurs (UITP) permet des échanges d'information entre tous les grands services de métro et de transport en commun de la planète. Nous faisons partie de la NAPTA, l'Association nord-américaine regroupant tous les exploitants. Et bien évidemment, dans le cadre de l'ACTU, nous mettons en commun les pratiques exemplaires au Canada.

Nous collaborons très étroitement avec BC Transit, la Société de transport en commun de la Colombie-Britannique, aux fins du projet pilote dont je vous ai parlé sur la recharge par induction des autobus. BC Transit collaborera donc avec nous non pas à cette étape-ci, car il est trop tôt, mais au moment où des autobus seront mis en service. Nous espérons également faire circuler quelques-uns de ces autobus à Vancouver.

Il est très difficile de rassembler tout le monde pour discuter des règles et des normes, car celles-ci ne sont pas les mêmes en Europe et en Amérique du Nord. Mais c'est assurément une avenue qui est envisagée au sein de l'ACTU. Nous faisons partie de cette association et nous collaborons à cet effet.

Mme Olivia Chow: Je sais qu'il y avait un second volet... Mais Calgary, par exemple, souhaite mettre à l'essai un autobus au gaz naturel. S'ils sont en mesure d'aller de l'avant, vous pourrez voir si cela fonctionne. Vous est-il possible d'échanger des informations sur des projets de la sorte?

M. François Chamberland: Oui, nous le faisons dans le cadre de l'ACTU. Il ne faut toutefois pas oublier que les autobus au gaz naturel existent depuis plus de 20 ans. Je ne vois pas pour quelle raison il faudrait qu'ils fassent l'objet d'un projet pilote. Ils sont déjà disponibles dans le commerce. Même New Flyer en offre. Ce n'est donc pas une technologie nouvelle.

Le président: Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci. Je tiens à remercier nos invités pour leur présence aujourd'hui.

Je voudrais seulement apporter une précision. Le fait qu'une technologie ne soit pas nouvelle ne veut pas nécessairement dire qu'elle est mauvaise. Je ne sais pas si vous avez suivi nos audiences jusqu'à maintenant, mais on nous a surtout parlé de l'utilisation du propane, du gaz naturel et de trucs semblables. J'apprécie donc vraiment votre témoignage que je trouve très intéressant.

Monsieur Carignan, je voudrais que vous m'aidiez à comprendre quelque chose. Je vois que la STM est responsable des systèmes de transport pour l'île de Montréal, alors que vous semblez être responsable de tout.

• (0955)

M. Serge Carignan: Nous travaillons pour les neuf commissions de transport, y compris la STM. Pour les autobus, nous procédons à des achats regroupés. On utilise donc les mêmes autobus à Québec et à Montréal, exception faite des couleurs des sièges et de l'extérieur.

M. Ed Holder: Comment en est-on arrivé là? Je parle de votre situation de monopole, oserais-je dire, de votre rôle de leadership pour toutes les municipalités de la province. J'essaie simplement de mieux comprendre le processus, ce qui me guidera dans mes prochaines questions.

M. Serge Carignan: Au départ, la STM devait procéder à l'achat d'une grande quantité de véhicules. La Ville de Trois-Rivières, qui voulait acheter 20 autobus sur une période de 3 ans, souhaitait le faire dans le cadre du même contrat. La STM en est venue ainsi à

acheter les autobus pour tout le monde, mais a décidé à un moment donné qu'il s'agissait d'un travail à temps plein et qu'une équipe devait s'y consacrer entièrement. Nous avons alors créé l'ATUQ, l'Association du transport urbain du Québec, qui regroupe les neuf commissions de transport. Nous avons maintenant un bureau à partir duquel des employés permanents procèdent aux acquisitions d'autobus pour les neuf commissions. Il nous faut donc faire des compromis et discuter avec les neuf sociétés de transport pour nous assurer que le produit que nous achetons satisfait bien à leurs besoins.

En outre, nous nous sommes donné le mandat de surveiller ce qui se fait ailleurs dans le monde. Si certaines pratiques se distinguent à Montréal, nous voulons les faire connaître au reste de la planète, et l'inverse est également vrai. Nous offrons donc ce service et ce lieu d'échanges.

M. François Chamberland: Je pourrais peut-être ajouter quelque chose. Comme la STM est un exploitant majeur de services d'autobus, nous nous chargeons de mettre à l'essai les nouveautés au bénéfice des sociétés plus petites. J'ai de nombreux ingénieurs et techniciens à mon emploi. À la Société des transports de Trois-Rivières, par exemple, il n'y a aucun ingénieur. Les gens de Trois-Rivières font appel à AVT, le groupe dirigé par M. Carignan, pour se renseigner sur ce que nous faisons. C'est donc une question de coordination entre tous les intervenants.

Les grandes sociétés de transport par autobus comme celles de Montréal, et sans doute aussi celles de Toronto et de Vancouver, ont la responsabilité de mettre à l'essai les nouveautés en misant sur leurs connaissances, leurs ingénieurs, leurs mécaniciens et leurs techniciens. Par contre, comme nous ne faisons pas partie du circuit des grands métros du monde, nous laissons une bonne part de ces expériences à des métros comme ceux de Paris et de New York. Même si notre réseau de transport par métro est assez étendu, il ne fait pas le poids en comparaison de celui de ces grandes villes.

Ces sociétés de transport exploitant de vastes réseaux de métro ont ainsi une responsabilité envers nous: elles doivent mettre à l'essai toutes les technologies nouvelles. Mais c'est nous qui agissons du côté des autobus, car je crois que Montréal compte la quatrième flotte en importance en Amérique du Nord.

M. Ed Holder: Vous allez mettre l'accent sur l'hydroélectricité, une ressource facilement accessible au Québec. Avez-vous repéré des possibilités d'utiliser la même technologie ailleurs au Canada? Avez-vous eu des échanges à ce sujet?

M. François Chamberland: Oui, Vancouver a aussi accès à de l'hydroélectricité en abondance. Si l'on tient compte du portrait global, de toute la pollution générée du puits jusqu'à la roue, tout au long du cycle, l'analyse est différente selon que vous êtes à Montréal ou à Calgary. Je peux comprendre que Calgary opte pour le gaz naturel. Il y en a sur place. Pour utiliser le gaz naturel à Montréal, il faut 4 000 kilomètres de pipelines, avec les risques de fuites, ce qui influe sur le niveau de pollution. Il faut s'assurer que l'électricité utilisée est propre car, dans certains pays, elle est obtenue au moyen de la combustion de produits très polluants. L'électricité n'est pas nécessairement synonyme d'énergie propre. Il faut que les sources utilisées soient écologiques.

M. Ed Holder: Dans ce contexte, monsieur Carignan, nous avons été quelques-uns à parler des obstacles réglementaires. Vous avez mentionné l'autobus Fiat fabriqué en Europe. Vous avez indiqué que vous voudriez pouvoir acquérir un véhicule pour une période de plus d'un an, mais que certains règlements vous en empêchent. Je crois que vous avez dit souhaiter en faire l'acquisition, mais que ce n'était pas vraiment possible. Lorsqu'on vous a demandé pourquoi, je pense que vous n'avez pas pu fournir de raisons. Il doit pourtant y en avoir. Je crois que notre comité serait intéressé à les connaître.

• (1000)

M. Serge Carignan: J'ai déjà travaillé pour Transports Canada, et je peux vous assurer que ce ministère a des règles très strictes qu'il est très difficile de modifier. Il faudrait qu'on y procède à une transformation majeure et à une introspection en profondeur pour examiner les normes européennes, les comparer aux nôtres, puis décider de s'en remettre à ce qui se fait en Europe. Si une nouvelle norme entre en vigueur dans deux ans, ils vont l'accepter d'emblée sans avoir leur mot à dire. Au Canada, nos normes de sécurité sont fondées sur celles des États-Unis, bien qu'il y ait de légères différences pour ce qui est de l'allumage automatique des phares et de l'étiquetage, notamment.

Le président: Désolé, mais je dois vous arrêter là.

Monsieur Sullivan.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Les tramways sont très coûteux en raison des investissements importants associés à leur infrastructure, pour l'installation des rails notamment. Avez-vous envisagé la possibilité de faire rouler les tramways sur les couloirs ferroviaires existants?

M. François Chamberland: Non, les corridors ferroviaires existants à Montréal sont déjà utilisés par les trains de banlieue. Il n'y pas une densité démographique suffisante dans ces secteurs pour l'utilisation efficiente d'un tramway. La capacité d'un tramway dépasse celle d'un trolley, car il peut aligner de six à huit wagons. C'est comme un petit train. Pour que le jeu en vaille la chandelle, il faut qu'énormément de gens résident aux abords de la ligne de tramway ou voyagent dans ce couloir pour de courtes distances. Un tramway ne va pas tellement vite; ce n'est pas un train de banlieue.

Lorsqu'on a très peu de gens à transporter, on se sert de petits autobus. Si l'on veut en transporter davantage dans une direction, on utilise des autobus de 12 mètres. Sinon, il y a les autobus articulés. On peut également avoir recours au trolleybus. À un certain moment, on se retrouve avec tous les autobus à la queue leu leu. Il faut alors quelque chose de plus gros. Il y a également les autobus biarticulés, que je n'ai pas encore vus en Amérique du Nord. Après cela, il y a le tramway, et si ça ne fait toujours pas l'affaire, vous devez vous tourner vers le métro.

M. Mike Sullivan: En Europe, on utilise déjà des tramways sans contact; des véhicules électriques, mais sans câble. Est-ce que cela fait partie des choses que vous envisagez pour l'avenir?

M. François Chamberland: Je dois vous corriger. Ils ne sont pas sans contact. Celui de Bordeaux a une borne d'alimentation au sol. Cela ne fonctionnerait pas dans la neige et la glace de Montréal, je peux vous le garantir.

L'autre système, celui de Alstom, exige aussi un contact avec le sol. Il faudrait qu'on me prouve que le tout peut fonctionner avec deux pouces de glace, comme cela arrive à Montréal. Je ne crois pas que notre hiver permette l'utilisation d'un système avec contact

terrestre, s'il ne fonctionne pas par induction, par voie magnétique ou d'une manière semblable.

M. Mike Sullivan: Et personne n'a encore conçu de système de la sorte?

M. François Chamberland: Pas pour les systèmes magnétiques... c'est trop dispendieux.

M. Mike Sullivan: C'est comme ma brosse à dents.

Le président: Vous avez une brosse à dents magnétique?

Des voix: Oh, oh!

M. François Chamberland: Oui, mais avec un peu plus de puissance.

M. Mike Sullivan: Tous ceux qui possèdent une brosse à dents électrique ont un aperçu du système de chargement de piles par induction.

M. Serge Carignan: Il faut que ce soit rapproché. C'est essentiel pour ce genre de technologie.

M. Mike Sullivan: D'accord, ce qui fait que la neige peut faire obstacle.

M. Serge Carignan: Eh bien, si vous êtes un pouce trop haut, vous ne pourrez pas obtenir...

M. Mike Sullivan: On utilise des autobus hybrides à Toronto, mais je crois que leur mise en oeuvre n'a pas permis les économies de carburant escomptées, parce que les batteries n'ont pas la durée de vie souhaitée.

Avez-vous tiré des enseignements de leur mésaventure?

M. François Chamberland: Pour que les autobus hybrides permettent des économies de carburant, il faut les utiliser intelligemment. Il faut freiner beaucoup, car c'est le freinage électrique qui recharge la batterie. Il ne sert donc à rien d'utiliser un autobus hybride sur une autoroute, même qu'il consommera sans doute davantage de carburant en raison du poids de la batterie et du volume supplémentaire.

À Montréal, notre vitesse commerciale est de 18 kilomètres heure, ce qui est très lent, car nous sommes constamment dans la circulation du centre-ville. Avec les batteries dont nous disposons, pour économiser 30 p. 100 du carburant, comme nous vous l'avons indiqué, il faut donc faire rouler les autobus à 18 kilomètres heure. On se limite par conséquent au centre-ville de Montréal. Nous ne nous servirions pas de ces autobus sur les autoroutes qui desservent les extrémités de l'île, car il n'y aurait pas d'économie de carburant. Je crois qu'on a fait circuler les autobus hybrides un peu partout à Toronto et que l'on a ainsi obtenu des économies inférieures à 10 p. 100.

C'est donc très coûteux. Mais étant donné la faible vitesse de circulation à Montréal et le fait que nos chauffeurs doivent freiner constamment, cette technologie serait idéale. Nous l'avons mise à l'essai dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain du fédéral, et nous sommes à peu près certains qu'il en résulterait des économies de carburant de l'ordre de 30 p. 100.

•(1005)

M. Mike Sullivan: J'ai écouté avec grand intérêt vos commentaires concernant la réglementation qui nous empêche d'importer au Canada des véhicules européens prêts à être utilisés ici. Vous avez notamment indiqué que pour ouvrir la fenêtre d'un autobus, il fallait pouvoir la pousser vers l'extérieur, alors qu'en Europe, on peut la casser. C'est aussi le cas pour les trains de VIA Rail. C'est pourtant Transports Canada qui établit la réglementation tant pour les trains que pour les autobus. On accepte certaines choses pour le train, mais pas pour l'autobus. C'est à n'y rien comprendre, mais je constate que certains prennent des notes. Je pense que cela pourrait faire partie des recommandations de notre comité.

Le président: Merci, monsieur Sullivan.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Avant tout, j'aurais une rectification à faire. Vous avez prétendu n'avoir accès à aucun financement fédéral pour vous aider dans ces dossiers. C'était peut-être vrai il y a 20 ans alors qu'il n'y avait effectivement aucun financement fédéral, car les gouvernements fédéraux s'étaient donné comme règle de ne pas financer les infrastructures municipales de ce genre. Les budgets étaient littéralement à zéro.

Aujourd'hui, non seulement avons-nous le Fonds de la taxe sur l'essence, un transfert permanent et prévisible pour des villes comme Montréal, la deuxième plus importante bénéficiaire au pays, mais il y a également Chantiers Canada, notre fonds d'investissement qui distribue des sommes sans précédent. En outre, nous venons de mettre un terme à un programme de relance économique, un autre engagement de plusieurs milliards de dollars qui a profité entre autres à Montréal de façon considérable. Vous avez vous-même signalé dans votre exposé la contribution fédérale pour l'un de vos autobus.

Je suis désolé, mais nous devons absolument remettre les pendules à l'heure lorsque des témoins se présentent ici en affirmant qu'il n'y a aucune aide fédérale et qu'ils ne reçoivent aucun soutien de notre gouvernement.

Êtes-vous d'accord avec cette mise au point?

M. Étienne Lurette: Je veux que les choses soient bien claires. Nous sommes tout à fait conscients des efforts qui sont déployés, surtout avec le Fonds Chantiers Canada qui permet des investissements considérables. C'est la raison pour laquelle nous voulons que le transport en commun demeure admissible lorsque la nouvelle version de ce programme entrera en vigueur en 2014.

Nous en sommes donc conscients. Nous reconnaissons aussi l'utilité du Fonds de la taxe sur l'essence qui est extrêmement profitable pour notre ville.

Notre argument concernait surtout les activités de recherche et développement, notamment dans le cadre du Programme de démonstration en transport urbain. Ce programme de très petite taille était fort utile pour la mise à l'essai de nouvelles technologies comme les autobus hybrides ou électriques.

Mais je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Pierre Poilievre: Je crois également que le serment d'Hippocrate des médecins devrait s'appliquer à la politique gouvernementale, et que nous devrions nous assurer au départ de ne causer aucun tort. Avant de se demander ce que le gouvernement peut faire pour aider, assurons-nous que ce ne sont pas les actions gouvernementales qui sont à l'origine du problème.

Vous avez parlé d'obstacles réglementaires à l'importation de véhicules étrangers. J'aimerais simplement réitérer la requête formulée par mon collègue, M. Richards. Je souhaiterais que vous puissiez nous fournir une liste très détaillée des différentes dispositions et formulations qui entravent systématiquement l'importation de technologies susceptibles de vous aider à offrir dans votre ville des services de transport plus propres, moins coûteux et plus efficaces.

Pourriez-vous nous communiquer une telle liste pour que nous la soumettions à des fonctionnaires de Transports Canada qui viendront nous expliquer les justifications de ces règles, de telle sorte que nous puissions éventuellement en proposer la modification? Pouvez-vous dresser la liste des dispositions qui font problème et des modifications que vous proposeriez?

•(1010)

M. Serge Carignan: Certainement. C'est ce que nous allons faire.

M. Pierre Poilievre: Je n'ai pas d'autres questions. Est-ce qu'un de mes collègues veut utiliser le temps qu'il me reste?

Monsieur Richards.

M. Blake Richards: Merci, monsieur Poilievre, de m'avoir laissé un peu de temps.

En réponse à une question, vous avez fait un commentaire au sujet du gaz naturel et de son utilisation pour les transports en commun. Je veux m'assurer de vous avoir bien entendu, car vous sembliez indiquer que vous disposez de données ou d'une étude quelconque établissant que ces véhicules produisent quatre fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que les autobus à essence conventionnels. Vous ai-je bien entendu?

M. François Chamberland: C'était quatre fois plus comparativement aux autobus électriques à Montréal, et non aux autobus au diesel. Chaque ville doit toujours analyser les choses en fonction de son contexte particulier. Montréal est très éloignée des sources de gaz et est déjà directement connectée à une source d'électricité très propre. Il faut en tenir compte.

Pour une autre ville, comme Calgary, on doit procéder à une nouvelle analyse. Il s'agit d'études fort complexes qui doivent être réalisées par des universitaires, puis vérifiées et remises en question par des experts internationaux. Nous en sommes actuellement à cette dernière étape, ce qui m'empêche de vous communiquer ces chiffres.

M. Blake Richards: Vous ne pouvez soumettre au comité aucune donnée ou aucune étude appuyant cette affirmation?

M. François Chamberland: Je pourrais vous fournir une étude comparant un autobus Euro 3 et un autre au diesel et au gaz naturel, et vous verriez qu'il produit davantage de gaz à effet de serre.

M. Blake Richards: Je trouve assez troublant que l'on fasse des déclarations semblables sans pouvoir produire les éléments nécessaires pour les appuyer. En toute honnêteté, j'estime en fait que c'est très difficile à croire. Je ne veux d'aucune manière laisser entendre que vous essayez d'induire le comité en erreur. Je vous souligne simplement qu'il serait bon que vous puissiez nous présenter des éléments capables d'étayer une affirmation de la sorte. Si vous pouvez le faire par écrit ou verbalement dès aujourd'hui, je vous prierais de le faire.

Le président: Je dois vous arrêter là. Merci.

Madame Michaud.

[Français]

Mme Éloïse Michaud: Merci beaucoup.

Merci de vos présentations. C'était très intéressant.

En fait, je voulais poursuivre sur le même sujet. Moi aussi, j'ai été interpellée, mais peut-être d'une façon différente.

Dans votre évaluation des gaz à effet de serre, vous comprenez aussi le transport à travers les pipelines. C'est l'entièreté; ce n'est pas seulement l'utilisation de l'autobus dans la ville. Ai-je bien compris?

M. Serge Carignan: Lors de son utilisation, un véhicule au gaz naturel produit des gaz à effet de serre. Ce sont des chaînes de carbone, tout de même. Il faut regarder, en surplus du CO₂, la molécule de gaz elle-même. Il peut arriver qu'une molécule de gaz s'échappe en chemin pendant l'approvisionnement du véhicule ou pendant la réparation du véhicule. Une molécule de CO₂ qui sort du tuyau d'échappement du véhicule compte pour une molécule, mais une molécule de CH₄, c'est-à-dire de gaz naturel, qui va dans l'environnement est l'équivalent de 20 molécules brûlées. Donc, les molécules perdues tout au long du circuit sont punies 20 fois plus qu'une molécule qui sort une fois du tuyau d'échappement du véhicule.

C'est de cela que les études ne tiennent pas compte, souvent. Elles tiennent compte de ce qui sort du véhicule, mais elles ne tiennent pas compte de toute la chaîne que le gaz doit parcourir. Il n'y a pas nécessairement que la distance que le gaz naturel doit parcourir, mais aussi la manutention. Vider le réservoir d'un véhicule par erreur a des conséquences désastreuses, quand on sait qu'il faut multiplier par 20 pour obtenir l'équivalent de CO₂.

M. François Chamberland: Comme M. Carignan l'a expliqué, dans un bus au gaz naturel, il y a quand même une cheminée qui laisse échapper des gaz. Dans un bus à l'électricité, il n'y a aucun échappement. Donc, faire rouler un bus électrique au centre-ville de Montréal ne produit aucune pollution.

Et il n'y a pas que la pollution atmosphérique; il y a aussi le bruit. Un autobus électrique ne fait pas de bruit, ni un trolleybus, ni un tramway. Un bus à gaz naturel utilise un moteur à explosion, au même titre qu'un moteur diesel: cela fait du bruit. Le niveau de bruit des autobus de la STM est un problème. La STM ne peut pas offrir certains circuits la nuit parce que c'est trop bruyant. Avec des bus électriques, on pourra les offrir.

Donc, il y a beaucoup d'avantages pour nous à passer aux bus électriques.

•(1015)

Mme Éloïse Michaud: Comme vous l'avez si bien dit, pour la ville de Montréal, les questions du bruit, des gaz à effet de serre et de la température sont très importantes et très pertinentes. Votre appel pour plus de programmes d'essai a bien été entendu, du moins de notre côté. J'espère que cela pourra se réaliser pour vous.

Vous avez aussi parlé des écolobus à Québec, ce qui m'intéresse énormément. Je viens de la grande région de Québec, alors j'ai eu la chance de les essayer un peu. À la STM, êtes-vous en collaboration directe avec les gens du Réseau de transport de la capitale pour votre projet avec les midibus?

M. François Chamberland: Oui, tout à fait. Nous partageons avec le groupe d'AVT, où M. Carignan est directeur, tous les projets de démonstration. Nous avons des réunions plusieurs fois par année. Nous partageons nos expériences, nos bons coups et nos mauvais coups, de même que les résultats. Nous avons convenu de ne pas

faire la même démonstration deux fois dans deux villes différentes. Pour les petits bus de 6 m, cela se fait à Québec, tandis que la recharge par induction se fait à Montréal. Pour les bus dont on recharge les batteries la nuit, cela se fait à Laval, alors que pour les bus hybrides qu'on va brancher, cela se fait à Longueuil. Nous nous partageons tout cela. Nous pouvons le partager avec toutes les autres sociétés du Canada. À travers l'Association canadienne du transport urbain, il n'y a pas de secrets.

D'ailleurs, pour revenir sur le Programme de démonstration en transport urbain, je dois dire que l'essai d'hybrides qu'on a fait constitue la seule étude scientifique réalisée dans le monde sur les performances d'un autobus hybride. Notre étude a fait le tour du monde je ne sais plus combien de fois. Nous recevons des appels d'Asie, d'Europe, d'Afrique. Tout le monde nous pose des questions sur notre étude, qui est disponible sur notre site Internet. Il n'y a aucun secret. Nous sommes une société publique. Ce n'était donc pas une étude partisane. Il s'agissait simplement de prendre des mesures, de comparer et de donner des résultats.

Mme Éloïse Michaud: C'est très intéressant. Ce serait certainement intéressant de consulter cette étude.

Envisagez-vous de faire usage des midibus à Montréal de la même façon qu'on utilise les écolobus à Québec?

M. François Chamberland: Non. Les écolobus à Québec sont tout petits et très limités. Vous les connaissez. Je crois que la vitesse maximale est de 33 km/h. Dans les côtes, c'est difficile.

En fait, les midibus ont la même largeur que les bus normaux. Ils sont plus gros que les écolobus. Je crois que ces bus peuvent atteindre 120 km/h au maximum. Ils peuvent parcourir 120 km dans une journée. Ils sont munis de climatiseurs aussi. Les midibus servent vraiment à faire du transport en commun et peuvent transporter beaucoup plus de personnes que les bus de la petite ligne touristique que vous avez à Québec. C'est plus gros.

Mme Éloïse Michaud: C'est intéressant.

Mon temps de parole est déjà écoulé, alors je vous remercie.

[Traduction]

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à M. Toet, j'aurais une observation que j'estime importante. Dans ma province du Manitoba, il y a de vastes projets de production hydroélectrique et je crois qu'il faut signaler, lorsque vous parlez des avantages de l'électricité et des véhicules électriques, qu'il y a certes aussi des impacts environnementaux liés à la construction de ces barrages et au déplacement de populations. En fait, au Manitoba, nous payons toujours pour des barrages construits il y a 30 ans.

Pour assurer une approche équilibrée, même si je suis persuadé que les véhicules électriques sont beaucoup plus efficaces que ceux à essence, nous devons examiner tous les facteurs qui entrent en compte de ce côté-là également.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci également à nos témoins pour toute cette information fort appréciée. J'aurais quelques questions à vous poser concernant les autobus européens.

Vous optez en Amérique du Nord pour un minibus de 9 mètres, comparativement à un autobus de 12 mètres. Est-ce que les Européens utilisent en permanence des autobus de 12 mètres?

M. François Chamberland: Non. En fait, c'est seulement à Shanghai que nous avons vu des autobus électriques de 12 mètres. Ils ne pouvaient rouler que 100 kilomètres avec la charge de leur batterie. On utilise à Shanghai un autre type d'autobus de 12 mètres qui doit être rechargé à chaque arrêt. Il y a sur le toit un dispositif qui se soulève et se connecte à un câble qui est abaissé, comme pour un trolley. Il se rend au prochain arrêt où il se recharge à nouveau. On n'utilise pas une batterie, mais un supercondensateur.

Ce système ne nous intéresse pas beaucoup, parce que c'est très lent. Vous devez recharger à chaque arrêt. Je crois que ces gens-là voulaient prouver quelque chose, et c'est exactement ce qu'ils ont fait. Ce n'est pas vraiment une technologie axée sur le transport en commun; c'est une démonstration technologique.

En Europe, il y a beaucoup d'autobus électriques de plus petite taille. Quatre entreprises en construisent. On s'en sert à Paris et à Rome, dans les centres historiques de nombreuses villes ou dans les endroits où il faut éviter le bruit, la pollution et les grands autobus. Nous espérons que ces entreprises nous proposent quelques véhicules lorsque nous avons lancé nos appels d'offres, mais elles auraient eu des investissements à consentir pour se soumettre à notre réglementation et apporter les modifications requises. Comme nous ne demandions que sept autobus, ces entreprises n'étaient pas intéressées à soumettre une proposition. C'est pourquoi nous nous sommes retrouvés avec les autobus construits aux États-Unis par DesignLine.

• (1020)

M. Lawrence Toet: Voilà qui répond très clairement à ma question, mais qui m'amène également à vous en poser une autre. J'avais l'impression qu'en modifiant notre réglementation pour nous ouvrir l'accès au marché européen, nous allions permettre l'importation de ces autobus de 12 mètres dont nous avons besoin. Je comprends maintenant que ce n'est pas le cas.

Est-ce que les autobus de 9 mètres fabriqués en Europe présentent d'importants avantages par rapport aux sept autobus américains que vous avez obtenus? Leur conception est-elle nettement supérieure? Leur durée de vie est-elle beaucoup plus élevée? Je suppose que cette comparaison entre les durées de vie respectives nous ramène à votre commentaire de tout à l'heure à l'effet qu'un autobus européen ne survivrait pas aux tests imposés aux États-Unis. J'ai l'impression que cela peut vous donner un autobus largement supérieur. C'est ce que je présume étant donné les tests normalisés auxquels on soumet les autobus fabriqués en Amérique du Nord.

Pour quelle raison alors a-t-on tellement besoin de cet autobus européen? Je ne prétends pas que ce besoin n'existe pas, mais j'aimerais que vous nous expliquiez pourquoi vous voulez à tout prix acheter des autobus sur le marché européen.

M. François Chamberland: Pour les autobus électriques, comme je l'ai déjà expliqué, le problème ne vient pas de la traction ni de la technologie, mais seulement des batteries. Pour avoir un rayon d'utilisation suffisant, il faut opter pour un autobus plus petit. C'est pourquoi les autobus électriques actuellement utilisés en Europe n'ont que neuf mètres de long. La solution devrait venir d'ici cinq ou six ans, peut-être dix si nous sommes malchanceux. On investit des millions de dollars pour concevoir une batterie électrique que l'on pourra vendre à l'industrie automobile.

M. Lawrence Toet: Désolé de vous interrompre, mais nous avons reçu il y a quelque temps un témoin qui nous a dit essentiellement

que personne ne sait à quel moment la technologie permettra la conception de batteries offrant ce dont on a besoin. Selon lui, même après plus de 30 années de recherche, nous risquons fort de devoir attendre encore plus de 30 ans. Je pense qu'il faut faire bien attention avant d'affirmer que nous sommes si près du but, car des experts du secteur sont venus nous dire qu'ils ne croient pas eux-mêmes être aussi avancés.

M. François Chamberland: Je vous ai dit que la STM s'est fixé pour objectif la réalisation d'un bus de 12 mètres doté d'une autonomie raisonnable d'ici 2025. Ce n'est pas un projet qui vient on ne sait d'où, c'est le fruit d'un consensus auquel nous sommes arrivés avec des experts internationaux de l'industrie et de notre participation à l'UITP, un consensus entre la STM et d'autres grands exploitants partout dans le monde. Il y a une industrie de batteries dans tous les pays et nous sommes sûrs de la date, ce sera en 2025, ou peut-être 2027 ou...

Au Québec, il y a l'IREQ, je ne connais pas l'appellation anglaise de cet organisme. C'est l'institut de recherche d'Hydro-Québec. Ils ont déjà une batterie qui fonctionne et qui coûte très cher, mais c'est un prototype. On ne peut pas l'installer dans un bus pour le moment parce qu'elle n'est pas facilement industrialisée. C'est un processus qui durera 10 années, nous en sommes peut-être à la troisième. Je suis persuadé qu'en moins de 10 ans, nous pourrions avoir un bus électrique de 12 mètres doté d'une autonomie supérieure à 300 kilomètres. Et là, ça commencera à être intéressant.

Sachez que la fabrication de la traction ne pose aucun problème. La traction électrique existe depuis très longtemps; elle était utilisée dans les années 1940 dans les rues de Montréal. Ce n'est qu'une question de batteries et de stockage des sources d'énergie quelque part. Nous y travaillons. Mon observation portait sur l'investissement qu'ils font actuellement dans l'industrie des batteries.

Le président: Merci. Voilà qui conclut la première série de questions.

Nous entamons une autre série de questions de deux minutes chacune.

Commençons par M. Aubin.

• (1025)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci, monsieur le président.

En fait, avant de vous laisser partir, il y a un sujet dont on a à peu près pas parlé et dont j'aimerais vous entendre parler quelques minutes. Il s'agit de votre projet de recherche sur la recharge par induction.

J'aimerais savoir comment ça fonctionne. Sauf erreur, tout à l'heure, vous disiez qu'il fallait s'arrêter au moins quelques minutes au-dessus de la plaque. Alors, ce n'est pas une plaque qu'on installe aux feux rouges, où l'autobus passe et en profite pour se recharger. De quel système s'agit-il?

M. François Chamberland: En ce qui concerne le système d'induction, il y a eu beaucoup de promesses. Beaucoup de choses ont été montrées et beaucoup d'idées ont été galvaudées là-dessus. Nous travaillons à ce projet et nous essayons de le faire fonctionner avec nos partenaires, qui sont Bombardier et Nova Bus.

Nous constatons qu'il existe bon nombre de contraintes réelles. Par exemple, il faut protéger les passagers contre le rayonnement électromagnétique. Vous comprendrez que l'intensité du rayonnement d'énergie sous le bus est importante.

En ce qui concerne la plaque, ce n'est pas facile d'avoir un bus dont le plancher est à 1 cm du sol. Cela ne peut pas fonctionner. Il faut qu'il y ait une plaque le plus près possible, avec un mécanisme qui permette d'abaisser la plaque pour pouvoir aller chercher l'énergie. Nous n'avons pas encore conçu de bus qui roule, mais nous pensons que pour que le bus puisse rouler pendant 50 minutes, il faudra le recharger pendant 10 minutes. Nous voulons tester tout cela. C'est là que sont rendus nos calculs actuels.

Par conséquent, cela ne s'appliquerait pas à une ligne de bus rapide ou à une desserte importante. Nous envisageons d'installer le service au parc des Îles, à Montréal. Ce serait parfait, parce que le bus ferait sa petite tournée en 30 minutes et il attendrait 10 minutes à la station de métro, où nous installerions la plaque. S'il y avait deux plaques, le temps d'attente serait de cinq minutes à chaque plaque, et s'il y avait 10 plaques, il serait d'une minute. Cependant, les plaques sont munies d'un petit poste électrique, ce qui implique beaucoup d'argent. Donc, cela a ses limites.

On ne peut pas vraiment déployer cela comme tel. Il reste beaucoup de questions auxquelles répondre. Il s'agit vraiment d'un projet de recherche-développement.

M. Robert Aubin: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Merci, monsieur le président.

D'emblée, je veux vous remercier et vous féliciter. Il ne faudrait pas donner à nos milliers d'auditeurs l'impression que vous avez induit les gens en erreur quand vous avez parlé des fonds provenant du fédéral. Je comprends qu'il faut maintenir l'admissibilité du transport collectif dans le prochain programme et qu'il faudrait investir davantage dans la recherche-développement. C'est ce qu'il faut comprendre et c'est ce que vous avez dit. Ceux qui n'ont pas compris cela écoutaient peut-être autre chose pendant ce temps, ou s'amusaient avec leurs machins plutôt que de vous écouter, mais ça, c'est leur problème.

Il serait important de mentionner et de bien comprendre que toute la réglementation sur les standards et les normes a pour objectif de vous donner un plus large éventail dans cet environnement. Il s'agit donc d'avoir la possibilité d'aller chercher les outils nécessaires pour qu'on puisse réaliser votre plan de 2025.

Vous avez parlé de moteurs, mais il y a évidemment toute la question des batteries. Dois-je en comprendre que si le gouvernement canadien investissait davantage dans la recherche-développement, cela pourrait accélérer les choses, pour ce qui est de la capacité de conservation de la charge des batteries? Par ce fait, on pourrait réduire à la fois le poids et la grosseur de la batterie, pour parvenir à vos fins.

M. Serge Carignan: C'est exact. Par ailleurs, on ne veut pas nécessairement acheter des véhicules qui seraient fabriqués à l'extérieur du Canada ou de l'Amérique du Nord. Ce n'est pas l'objectif.

Aujourd'hui, il y a des produits qui sont disponibles seulement à ces endroits. Les sociétés ne savent pas exactement quelle technologie elles voudront adopter ou quelle technologie ouvrira la voie de l'avenir. Nous devons tester bon nombre de technologies, apprendre de ces technologies et peut-être démontrer à l'industrie de l'Amérique du Nord que telle technologie pourrait respecter nos critères et que du développement pourrait se faire sur ce plan.

En ce moment, les projets en Amérique du Nord sont en développement, donc nous ne pouvons pas les tester. Cependant, il y en a à l'extérieur que nous pouvons tester. C'est en testant quatre technologies que nous pourrions déterminer que, par exemple, c'est la troisième qu'il nous faut. Ce faisant, nous pourrions concentrer nos énergies pour acquérir ces véhicules dans trois, quatre ou cinq ans, par exemple.

L'hon. Denis Coderre: Dans les problèmes de la standardisation — c'est de cela qu'on parle notamment —, il y a aussi toute cette notion de transition des conclusions de la recherche-développement à la commercialisation.

Dans vos recommandations, vous parlez de travailler sur la propriété intellectuelle. Il importe de protéger ce qu'on produit ici, tout autant que de s'assurer de pouvoir reproduire ce qu'on transfère d'ailleurs. En matière de propriété intellectuelle, serait-ce un des éléments qui pourraient aussi vous aider dans une éventuelle entente avec l'Europe, par exemple?

• (1030)

M. Serge Carignan: C'est quelque chose d'important. Notamment, François expliquait que l'IREQ a développé plusieurs nouvelles technologies de batteries qui ont été utilisées par d'autres sans nécessairement avoir les licences. Donc, quand on va étudier ces produits, évidemment, il faudra qu'ils respectent les brevets.

Toutefois, ici même, on n'a pas de produit fini qui utilise la technologie de batterie qu'on a développée ici. Une fois les brevets acceptés et achetés ailleurs, on pourrait tester un autobus qui est fait en Chine, par exemple, avec la technologie qui a été conçue au Québec. Toutefois, la batterie est intégrée à l'autobus chinois; elle n'est pas intégrée à l'autobus ici présent, en ce moment.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Carignan, je ne vous demande pas d'être partisan, parce que ce n'est pas votre travail. Toutefois, on a beaucoup parlé de la façon d'être et de se comporter de Transports Canada à l'intérieur de la machine. Par exemple, face à l'extérieur, on aime protéger ses standards, et c'est normal.

Selon vous, est-on mûr pour un vrai travail d'introspection? Finalement, devrait-on en arriver à la conclusion qu'il n'y a plus de frontières, et recommander que Transports Canada joue aussi un rôle dans sa façon d'aborder toute cette question réglementaire?

M. Serge Carignan: On a mentionné tout à l'heure que c'était un circuit fermé. Les sociétés de transport sont des unités fermées. Il n'arrive jamais qu'un autobus de la ville de Montréal quitte l'île. Il s'agit d'un circuit fermé, de garages fermés. Ce ne sont pas des produits que le public en général peut se procurer. Pour cette raison, il peut y avoir des choses différentes du poste de livraison où la personne va acheter ses matériaux. On les utilise dans une fonction spécifique, pour combler des besoins spécifiques.

Le travail est quand même grand. Je ne critique pas l'immobilisme de Transports Canada, au contraire. C'est quand même quelque chose d'important à examiner. Il est important de faire cette analyse, si on veut progresser à la même vitesse que l'ensemble de la planète.

L'hon. Denis Coderre: Croyez-vous que toutes les mesures en matière de sécurité et de réglementation sont satisfaisantes, dans votre façon de fonctionner?

Évidemment, vous provenez d'une municipalité. Il y a une réalité constitutionnelle, et on n'embarquera pas là-dedans. Toutefois, Transports Canada a un rôle à jouer en matière de sécurité. Êtes-vous satisfait de la réglementation, ou y a-t-il des choses qu'on devrait améliorer ou à tout le moins examiner présentement?

M. Serge Carignan: Les standards sont très élevés en matière de sécurité.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Richards, une dernière question et un dernier commentaire.

M. Blake Richards: Merci.

Je voudrais revenir sur un petit échange que nous avons eu plus tôt durant la série de questions, mais qui a été interrompu.

Il me semble que vous avez déclaré, en comparant les véhicules au gaz naturel à ceux entièrement électriques, que les bus électriques de Montréal ne produisaient pratiquement pas d'émissions et que les émissions de gaz à effet de serre produites par les bus au gaz naturel étaient quatre fois plus importantes que celles des bus électriques à Montréal. Cette analyse est basée sur une étude qui, vous l'avez indiqué, a été faite par une université quelque part. J'ai quelques questions à ce sujet.

Je sais que la fabrication de batteries pour un véhicule électrique produit des émissions de gaz à effet de serre. Ce facteur a-t-il aussi été pris en considération dans le cadre de l'étude?

M. François Chamberland: Oui. L'étude a été faite par un groupe d'experts à l'École Polytechnique de Montréal et nous avons un rapport préliminaire. Seulement l'étude doit être évaluée par des experts internationaux avant d'être publiée. Cette évaluation est en cours.

En disant que les bus électriques ne produisaient pas d'émissions, je parlais des bus à Montréal qui, par rapport aux bus au gaz naturel, ne produisent pas d'émissions de gaz. Mais l'étude tient compte...

M. Blake Richards: Puis-je vous interrompre un instant?

Si j'ai bien compris, vous avez indiqué — ou du moins c'est ce que j'ai cru — que vous preniez en compte beaucoup de choses, notamment les transports. Vous avez dit que c'était spécialement pour Montréal qui est plus éloignée de la zone de production du gaz. J'ai donc l'impression que vous prenez en compte ce genre de facteurs dans le cadre de l'étude, pourtant la fabrication de batteries n'aurait pas été prise en considération et je trouve que c'est curieux.

Ce que je veux dire par là, c'est que vous avez des difficultés à présenter au comité l'étude qui est, comme vous l'avez dit, à l'état préliminaire et pas encore évaluée par des pairs ou d'autres experts, mais vous êtes néanmoins prêt à faire des déclarations fondées sur cette étude préliminaire. Et, franchement, je trouve cela quelque peu troublant. Je pense que le comité aimerait savoir quand cette étude a été vérifiée ou évaluée par des pairs. Je trouve très troublant que vous fassiez des déclarations sans pouvoir vous appuyer sur l'étude. Je trouve simplement que c'est un peu troublant.

Bon, passons à autre chose.

En ce qui a trait au véhicule entièrement électrique, je voudrais vous poser une question sur les essais qui ont été menés. Vous avez, effectivement, mentionné quelques données particulières relatives aux hivers que nous avons au Canada, mais pouvez-vous nous parler des essais effectués et qui prenaient en compte les conditions climatiques dans notre pays? Êtes-vous certain que les bus entièrement électriques peuvent être mis en service et fonctionner dans les conditions climatiques particulières au Canada ou utiliserons-nous seulement des bus hybrides? Quelles comparaisons, par rapport à ce que d'autres technologies offrent, ont été faites à ce sujet?

• (1035)

M. François Chamberland: Je ferai une dernière observation à ce sujet, seulement pour vous rassurer. L'étude sur l'effet de serre total traite même, dans le cas de l'électricité, de l'effet du barrage et du recyclage des batteries. Les bus électriques produisent des émissions de gaz à effet de serre, mais ces émissions sont très faibles. Les plus faibles émissions sont celles produites par les trolleybus, pour la bonne raison qu'ils ne sont pas dotés de batteries.

M. Blake Richards: Monsieur, permettez-moi de vous interrompre pendant une seconde.

Je comprends ce que vous dites, mais je m'explique mal que vous ne pouvez pas nous remettre une étude, c'est-à-dire ce sur quoi vous appuyez vos déclarations. Donc, je me ferai un plaisir de la consulter une fois qu'elle sera terminée.

Le président: M. Coderre invoque le Règlement.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je constate que mon collègue est très troublé ce matin; c'est la huitième fois qu'il le dit. Je pense qu'il ne faut pas mettre en doute la pertinence des propos de nos témoins. Ils ont dit de façon très claire qu'ils attendaient la ratification internationale et que le travail avait été fait de façon scientifique, à l'École polytechnique de Montréal. Pourquoi ne pas consulter les gens de cette école? C'est une université. Ce sont des gens sérieux, et eux ne sont pas en grève.

[Traduction]

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais c'est une bonne interpellation.

Monsieur Richards, avez-vous une dernière observation ou question?

M. Blake Richards: Certainement. Personne ne remet en question l'institution et ses mérites, mais quand on fait une déclaration, il est toujours utile de présenter une preuve à l'appui. Donc, si nous pouvons avoir ces preuves quand elles seront disponibles...

Le président: Je dois vous arrêter là.

Sur ce, je remercie nos invités d'avoir comparu aujourd'hui. Nous vous remercions pour le temps que vous nous avez consacré et pour votre contribution à notre étude.

Je m'adresse aux membres du comité; ce jeudi nous accueillons des représentants de Nav Canada durant la première heure de la séance, puis un sous-comité pour planifier le reste du calendrier de travail jusqu'au mois de juin.

Madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'ai donné un préavis aujourd'hui concernant le Budget supplémentaire des dépenses (A). Nous devons aussi l'étudier.

Je pense que le temps presse, car cette étude doit être faite avant le 6 juin, me semble-t-il, ou à peu près à cette date.

Ce n'est qu'un préavis pour voir si le ministre pourrait venir avant cette date limite.

Le président: D'accord. Nous étudierons cette question au sous-comité et aussi au comité plénier ce jeudi.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, étant donné qu'on aime beaucoup ajourner les débats, j'aimerais qu'on reprenne cela à partir du premier point et être le premier à prendre la parole. Si nous le voulions, nous pourrions déjà déterminer qu'il s'agit de la question préalable, de façon à pouvoir soumettre cette motion au vote et passer ensuite à autre chose.

[Traduction]

Le président: Juste à titre de précision, proposez-vous une motion pour que vous soyez inscrit à l'ordre du jour de la séance de jeudi?

• (1040)

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Organisez les choses comme vous le voulez, monsieur le président, mais quand on ajourne un débat, ça implique qu'on peut le reprendre.

Si vous voulez une motion, soit. Étant donné que nous avons du temps pour tenir une séance en sous-comité, il serait possible de le faire, même après NAV CANADA. Toutefois, il faut régler cette motion une fois pour toutes. Il y a trop d'enjeux, et ça touche beaucoup d'autres municipalités que Neuville.

Si on étudie le premier point, j'aimerais que vous me placiez en haut de la liste. Je vous demande officiellement d'être le premier sur la liste. S'il ne s'agit que de cela, optons pour une question préalable, mais arrêtons de jouer le jeu de la procédure au détriment de la qualité de vie des gens. C'est ridicule.

[Traduction]

Le président: Vous ne pouvez malheureusement pas la transférer d'un comité précédent, mais nous avons une liste et quand la question sera de nouveau débattue, la liste sera...

L'hon. Denis Coderre: D'accord.

Le président: M. Poilievre avait la parole quand il a présenté sa motion, il va donc reprendre où il s'est arrêté. Vous êtes la prochaine personne sur la liste

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le président, quand on se réunit en sous-comité, ça peut être parce qu'il n'y a pas d'autres points à traiter. Dans ces conditions, pourrions-nous réorienter le débat sur la motion de Mme Michaud?

[Traduction]

Le président: Nous avons demandé une réunion du sous-comité parce qu'un témoin s'est désisté. J'ai pensé qu'il serait important que le comité s'organise pour les prochains jours afin de déterminer ce que nous voulons réaliser d'ici la fin de juin.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Dans ce cas, est-ce qu'on pourrait le faire après la tenue du sous-comité? Je n'y vois pas de problème.

[Traduction]

Le président: Si c'est ce que souhaite le comité, la motion peut être débattue une nouvelle fois

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je vais donc demander le consentement du comité.

[Traduction]

Le président: Le consentement n'est pas vraiment nécessaire. Vous pouvez la présenter à la prochaine séance si vous le souhaitez

L'hon. Denis Coderre: D'accord. Merci.

Le président: La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>